

Motion till riksdagen 2011/12:T476

av **Siv Holma och Jonas Sjöstedt (V)**

Hållbara malmtransporter

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om hållbara malmtransporter där Norrbotniabanan, Malmbanan, Inlandsbanan och järnväg från Kaunisvaara ingår.

Inledning

Infrastrukturministern har aviserat att en kompletterande infrastrukturplan ska presenteras för riksdagen våren 2012. Vi förväntar oss att investeringar som rör Norrbotniabanan, Malmbanan, Inlandsbanan och järnväg från Kaunisvaara är med i denna plan.

Vi behöver ett ekologiskt hållbart transportsystem och järnvägen utgör ett modernt, effektivt, miljövänligt och hållbart sätt att transportera malmen på. Den expanderande gruvdriften kommer att ställa krav på järnvägen i övre Norrland. Utbyggda och upprustade järnvägar kommer att leda till en ny period av industriell framgång och blomstring i norra Sverige – bygg Norrbotniabanan, rusta upp Inlandsbanan, förläng mötesplatserna med målet att bygga dubbelspår på hela Malmbanan, bygg ny järnväg från Kaunisvaara till Svappavaara.

Byggnad av Norrbotniabanan

Norrbotniabanan är en tänkt ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå och en naturlig förlängning av Ostkustbanan och Botniabanan. Den nuvarande stambanan genom övre Norrland har låg kapacitet och många stigningar och kurvor. Samtidigt innebär förekomsten av en enda bana stor sårbarhet när det gäller tågtransporter.

Fel! Okänt namn på

Förutom betydelsen för persontransporterna kommer Norrbotniabanan få en nyckelroll för det svenska näringslivet och i synnerhet för vår basindustri. Idag kommer mer än hälften av den tunga godstrafiken i Sverige från norr. Att bygga ut järnvägsnätet med Norrbotniabanan ger möjligheter att effektivisera företagens transporter. Kostnaderna för godstransporter beräknas kunna minska med 30 procent när banan är färdigbyggd.

Det är också viktigt att se banans potential i ett europeiskt transportperspektiv. Norrbotniabanan kan bli en strategisk del av infrastruktursystemet i Barentsområdet med alla dess råvarutillgångar.

De rödgröna partierna hade en överenskommelse om att en första etapp byggs 2014–2017 och för detta avsätta 10 miljarder kronor. Däremot har inte den moderatledda regeringen tagit med Norrbotniabanan i sin infrastrukturplan 2010–2021.

Regeringen avser att komma med en kompletterande infrastrukturplan under våren 2012. Vi förväntar oss att regeringen har med byggande av Norrbotniabanan i denna infrastrukturplan när den presenteras för riksdagen. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Utökad kapacitet på Malmbanan

Malmbanan är en mycket betydelsefull järnvägssträcka för basindustrin i norra Sverige. Dess lönsamhet har bidragit till att finansiera andra stora infrastruktursatsningar i övriga Sverige. Sträckan är en av de mest lönsamma i Europa och har en avgörande betydelse för gruvindustrins utveckling i landet. Fler aktörer på Malmbanan ökar störningskänsligheten. Sommartid har situationen varit ohållbar mellan Kiruna och Narvik. Exempelvis så har nio av tio persontåg tvingats ersättas av bussar under sommaren 2011.

Idag är Malmbanans bristande kapacitet en begränsning för tillkommande företag som vill använda banan. Regeringens engångssatsningar 2012 och 2013 kan komma att underlätta för främst LKAB:s planerade produktionsökning när mötesplatserna mellan Kiruna och Narvik byggs ut. Detta är emellertid inte tillräckligt för att möta de tillkommande företagens behov, exempelvis transporter av malm från Kaunisvaara via Svappavaara.

Men för att långsiktigt kunna möta tillkommande företags behov av hållbara gods- och malmtransporter på Malmbanan krävs dubbelspår, i en första etapp mellan Kiruna och Narvik. I en andra etapp måste dubbelspår mellan Kiruna och Luleå byggas.

Regeringen avser att komma med en kompletterande infrastrukturplan under våren 2012. Vi förväntar oss att regeringen tar med investeringar som rör upprustning av Malmbanan med mål att bygga dubbelspår Luleå–Narvik i denna plan. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Järnväg från Kaunisvaara gruva

Pajala kommuns gruva Kaunisvaaras behov av hållbara malmtransporter måste lösas. Kaunisvaara järnmalmgruva är, när den är öppnad, en av Europas största. Pajala med omnejd står inför en omvälvande och positiv utveckling. Gruvan kommer att generera ett extremt stort malmtransportbehov. För att transporter ska kunna bedrivas på ett hållbart sätt krävs en ny järnväg. Alternativet är mycket omfattande tunga transporter med lastbil som kommer att skapa omfattande miljöproblem och slitage på vägarna i årtionden framöver. Det handlar om att så mycket som 200 lastbilar, 36 meter långa och därtill extremt tunga, ska rulla dygnet runt på vägar som i många fall är i dåligt skick. Detta är inte ett hållbart sätt att transportera malm på. Därför behövs en ny järnväg från Kaunisvaara. En hållbar lösning är en ny järnväg mellan Kaunisvaara och Svappavaara, varvid transportleden kopplas ihop med den befintliga Malmbanan.

Järnvägen mellan Kaunisvaara och Svappavaara har fler användningsområden än att transportera malm. Skogsindustrin kan ha betydande nytta av en ny järnväg i det här området. Utvecklingsmöjligheter innefattar möjligheten att få ett nytt godsstråk mellan Ryssland och de isfria hamnarna i Norge.

Därtill behövs en ny järnväg, i ett senare skede, med finsk spårbredd till Kolari på finska sidan och att sedan på finsk järnväg frakta en del av malmen ned till hamn vid Bottenviken. Ett alternativ kan bli via Haparanda när Haparandabanan är klar till Kalix som då kan bli svensk utskeppningshamn för malmen.

Regeringen avser att komma med en kompletterande infrastrukturplan under våren 2012. Vi förväntar oss att regeringen tar med investering av en ny järnväg från Kaunisvaara i denna plan. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna.

Inlandsbanan

Inlandsbanan är en viktig förbindelselänk i Sveriges inland. Här fraktas framför allt timmer och massaved, flis och torv, flera dagar i veckan. Godstågen går mellan orter i söder och norr och vidare från inlandet ut till kusten via tvärbanorna som ansluter till Inlandsbanan. Den expanderande gruvdriften i norra delen av landet ställer ökade krav på Inlandsbanan.

Vi borde ta till vara det som redan är investerat i befintlig infrastruktur. Inlandsbanan har en stor potential till att kunna öka trafikeringen på banan och skulle kunna utvecklas till en mycket mer betydelsefull godstransportled. Vi vill att Inlandsbanan till att börja med rustas upp för att öka kapaciteten på banan. Upprustningen skapar förutsättningar för att Inlandsbanan kan utvecklas till en viktig transportled för malm från gruvorna i Norr- och Västerbotten. Vänsterpartiet har avsatt medel på 260 miljoner kronor för upprustning.

Fel! Okänt namn på

Regeringen avser att komma med en kompletterande infrastrukturplan under våren 2012. Vi förväntar oss att regeringen tar med investeringar som rör Inlandsbanan i denna plan. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna.

Stockholm den 4 oktober 2011

Siv Holma (V)

Jonas Sjöstedt (V)